

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 68/2017

Sitzung vom 17. Mai 2017

### **456. Anfrage (Verzögerung Engpassbeseitigung A4 Kleinandelfingen – Verzweigung Winterthur Nord durch den Kanton Zürich)**

Die Kantonsräte Christian Müller, Steinmaur, Thomas Vogel, Illnau-Effretikon, und Hans Heinrich Raths, Pfäffikon, haben am 6. März 2017 folgende Anfrage eingereicht:

Die Nationalstrasse N04 ist zwischen Kleinandelfingen und der Verzweigung Winterthur Nord unzureichend ausgebaut, weshalb das Bundesamt für Strassen (ASTRA) plant, den 9,2 km langen Streckenabschnitt auf vier Fahrstreifen mit Richtungstrennung und Pannestreifen zu erweitern. Die Beseitigung dieses Verkehrsengpasses ist aus wirtschaftlicher und standortpolitischer Sicht von hoher Bedeutung für den Kanton Zürich, stellt die A4 doch die wichtigste Verkehrsachse zum Wirtschaftsraum Baden-Württemberg dar. Die Finanzierung ist bereits gesichert und das Projekt wurde im Februar 2016 öffentlich aufgelegt. Der Regierungsrat hat in einem Schreiben an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr und Kommunikation (UVEK) Stellung zum Projekt bezogen (RRB Nr.487/2016). In der Beilage zum Schreiben befanden sich Berichte der Koordinationsstelle für Umweltschutz (KofU), des Tiefbauamts sowie der Regionalplanung Winterthur und Umgebung mit jeweils separaten Anträgen. Insgesamt kamen so rund 90 Anträge zum Ausführungsprojekt aus den verschiedenen kantonalen Stellen zusammen (vgl. Antwort des Bundesrates auf die Interpellation 16.3459). Die Bearbeitung der zahlreichen und umfassenden Anträge verzögern die Realisierung des Ausbauprojekts um unbestimmte Zeit.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Anerkennt der Regierungsrat die wichtige Bedeutung der Engpassbeseitigung für die intensiven Beziehungen zwischen den Wirtschaftsräumen Zürich und Stuttgart? Steht er hinter dem Projekt der Engpassbeseitigung?
2. Wieso kam es zur unbefriedigenden Situation, dass rund 90 im Namen des Kantons Zürich eingereichte Anträge die Realisierung des Projekts verzögern? Wieso konnte sich der Kanton mit seinen Akteuren nicht früher in die Projektierung des ASTRA einbringen?

3. Erachtet es der Regierungsrat als sinnvoll, dass kantonale Ämter ihre Anträge direkt an die Bundesstellen richten? Wäre es nicht seine Aufgabe, die Anträge vorgängig zu konsolidieren, zu gewichten und lediglich gewichtige Anliegen in Form einer einheitlichen Stellungnahme beim Bund einzubringen?
4. Welche Anträge zielen auf eine Anpassung des Bauprojekts hin (bitte auflisten) und wie viele betreffen lediglich sichernde Massnahmen?
5. Welches Verbesserungspotenzial sieht der Regierungsrat beim Einbringen kantonalen Interesses hinsichtlich zukünftiger Infrastrukturprojekte des Bundes?
6. Wie sieht der aktuelle Zeitplan im Projekt Engpassbeseitigung auf der N04 aus?  
Wann ist mit der Realisierung der baulichen Massnahmen zu rechnen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Christian Müller, Steinmaur, Thomas Vogel, Illnau-Effretikon, und Hans Heinrich Raths, Pfäffikon, wird wie folgt beantwortet:

Der Kanton beurteilt jedes Jahr eine Vielzahl von Infrastrukturprojekten des Bundes. Die Engpassbeseitigung A4 bei Kleinandelfingen sprengt jedoch bezüglich Komplexität den normalen Rahmen. Projekte dieser Grössenordnung erfordern eine frühzeitige Koordination und Absprache mit den betroffenen kantonalen Amts- und Fachstellen aus den Bereichen Verkehr, Umwelt und Raumplanung. Nur so wird sichergestellt, dass die kantonalen Überlegungen und Anliegen sowie die ortsspezifischen Gegebenheiten zeit- und sachgerecht ins Projekt einfließen. Dadurch kann die Projektbearbeitung sowie die Qualität und Rechtsbeständigkeit der Ausführungsprojekte wesentlich verbessert werden. Je früher die Anliegen bekannt sind, desto einfacher und kostengünstiger können sie im Projekt berücksichtigt werden. Im Verfahren Kleinandelfingen ist der Einbezug des Kantons nicht optimal verlaufen. Das ASTRA und der Regierungsrat haben dies erkannt und Massnahmen ergriffen, um zukünftig den frühzeitigen Einbezug und die Zusammenarbeit zu verbessern (vgl. auch die Antwort des Bundesrates zur Interpellation 16.3459).

Zu Frage 1:

Der Regierungsrat steht hinter dem Projekt Engpassbeseitigung und setzt sich für eine möglichst rasche Umsetzung ein. Er hat sich bereits in den Beschlüssen Nrn. 791/2013 und 487/2016 zustimmend geäußert und beantragt, das Projekt aufgrund des bestehenden verkehrlichen Engpasses und der unzureichenden Verkehrssicherheit mit hoher Dringlichkeit

zu verwirklichen. Ebenso soll der Ausbau der Umfahrung Winterthur nach dem Willen des Regierungsrates raschmöglichst verwirklicht werden, da der Verkehrsdruck durch die Engpassbeseitigung der A4 zu einer weiteren Überlastung führen wird.

Zu Fragen 2 und 5:

Das Plangenehmigungsverfahren für Nationalstrassen richtet sich nach dem Bundesgesetz über die Nationalstrassen (SR 725.11), das die einzelnen Verfahrensschritte genau geregelt. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) als Leitbehörde lädt die betroffenen Bundesämter und die Kantone zur Stellungnahme ein; Private und Gemeinden sind zur Einsprache berechtigt. Die Leitbehörde entscheidet nach einem ausführlichen Vernehmlassungsverfahren über die Anträge der Bundesämter und Kantone sowie über die Einsprachen der Privatpersonen und Gemeinden. Das Verfahren wird mit der Plangenehmigungsverfügung abgeschlossen, gegen die der Rechtsweg offen steht.

Es ist in diesem Verfahren vorgesehen, dass alle involvierten Parteien (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Vereinigungen, Private) ihre Interessen wahrnehmen und ihre orts- und fachspezifischen Kenntnisse einbringen. Neben den Anträgen des Kantons Zürich sind unseres Wissens auch Anträge aus Bundesämtern sowie knapp 50 Einsprachen eingegangen. Von einer Verzögerung allein aufgrund der kantonalen Stellungnahme kann nicht ausgegangen werden.

Zu Frage 3:

Das Plangenehmigungsverfahren ist bundesgesetzlich geregelt und die Plangenehmigung wird durch den Bund erteilt. Jedoch sind die Fachstellen des Bundes nicht vertraut mit den örtlichen Gegebenheiten. Deshalb holen sie bei den Kantonen Stellungnahmen ein. Im Kanton Zürich beurteilen die kantonalen Fachstellen jede Infrastrukturanlage unter Beachtung des geltenden Bundes- und kantonalen Rechts und beantragen die für eine rechtskonforme Umsetzung des Projekts erforderlichen Massnahmen. Die Koordinationsstelle für Umweltschutz sorgt dafür, dass keine widersprüchlichen Stellungnahmen weitergegeben werden. Unter Beizug dieser Stellungnahmen der kantonalen Fachstellen überprüft anschliessend das Bundesamt für Umwelt das Projekt und stellt eigene Anträge. Das UVEK würdigt alle eingegangenen Stellungnahmen und trifft einen Entscheid aufgrund einer Interessenabwägung.

In den derzeit laufenden Gesprächen mit dem Bund wird das Thema des frühzeitigen Einbezugs thematisiert, um die Zusammenarbeit zu verbessern.

Zu Frage 4:

Es wurden seitens der kantonalen Umweltfachstellen verschiedene Arten von Anträgen gestellt. Diese verlangen zum Teil eine Anpassung des Projekts. Andere Anträge sind erst im Detailprojekt zu berücksichtigen und andere sind sichernder Art, d. h., es wird eine Aufnahme in die Planenehmigungsverfügung des UVEK verlangt. Folgende Anträge zielen auf die Anpassung des Bauprojekts hin:

- Nr. 3, Bodenschutz: Verzicht auf Ausflachung Oberwingerten
- Nrn. 4 und 5, Bodenschutz: Vermeidung von Bodeneingriffen auf natürlich gewachsenen Böden, andernfalls Kompensation der beanspruchten Fruchtfolgeflächen; falls ein projektinterner Ersatz nicht möglich, ist externer Ersatz zu beschaffen
- Nr. 6, Bodenschutz: Erteilung der baurechtlichen Bewilligungen für die projektinterne Fruchtfolgeflächenkompensation im Rahmen der Planenehmigung
- Nr. 9, Naturschutz: Erstellung einer detaillierten Bilanz der Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen
- Nr. 15, Naturschutz: Anpassung der Massnahmen Grünbrücke Rütibuck, Böschungen Ausfahrt Kleinandelfingen, Hochstaudenried bei Schwaracker, Ausdehnung Aufwertung Kantonsstrasse zur sinnvollen Vernetzung
- Nr. 16, Naturschutz: Prüfung von Massnahmen wie Regeneration Flachmoor LW-001, Regeneration und Ausweitung Trockenstandort Haslen, Erweiterung Flächen Cholgrueb usw.
- Nr. 19, Naturschutz: Bodenaufwertung für Fruchtfolgeflächenkompensation
- Nr. 22, Wald: Zusammenarbeit mit dem Forstdienst bei Massnahmen im Wald (Rodungen, Aufforstungen und Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen)
- Nr. 25, Wald: Abhandlung im Rodungsentscheid zu den acht fehlenden Zustimmungen der betroffenen Waldeigentümerinnen und -eigentümer, Befristung der Rodungs- und Ersatzmassnahmen
- Nr. 26, Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen: Nachvollziehbare und übersichtliche Darstellung der Bilanzierung
- Nr. 27, Bodenaufwertungen: Hinweis auf ungeeignete Flächen
- Nr. 28, Landschaftsschutz: Verzicht auf Geländeanpassungen im Gebiet Oberwingerten, ordnungsgemässe Verwertung des überschüssigen Aushubmaterials
- Nr. 29, Landschaftsschutz: Berücksichtigung der Schutzinteressen des Landschaftsschutzobjekts Adlikon bei der vorgesehenen Fruchtfolgeflächenkompensation oder Verzicht auf Kompensation an diesem Standort

- Nr. 49, Grundwasser: Unzulässigkeit einer dauerhaften Absenkung des heutigen Grundwasserspiegels
- Nr. 62, Oberflächengewässer: Dokumentation sämtlicher Eingriffe in öffentliche Gewässer und in deren Uferstreifen
- Nr. 77, Verkehrs- und Baulärm: Einheitliche Benennung der untersuchten Zustände in den Unterlagen
- Nr. 78, Verkehrs- und Baulärm: Beurteilung des südlichen Projektabschnitts (Verzweigung Winterthur Nord bis Gemeindegrenze Humlikon/Henggart) als neue Anlage
- Nr. 79, Verkehrs- und Baulärm: Überarbeitung der Lärmmodellierung
- Nr. 80, Verkehrs- und Baulärm: Unzulässigkeit des ersatzlosen Rückbaus von bestehenden Lärmschutzmassnahmen, Wiederherstellung in mindestens gleichem Umfang
- Nr. 81, Verkehrs- und Baulärm: Ausweitung Untersuchungsperimeter
- Nr. 82, Verkehrs- und Baulärm: Berichterergänzung mit Nachweis, dass insbesondere der Anschluss Winterthur Nord im Betriebszustand 2040 eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweist
- Nr. 84, Verkehrs- und Baulärm: Abstützung der Erleichterungsanträge auf die überarbeitete Lärmbeurteilung (Lärmmodellierung, Ausweitung Untersuchungsperimeter)
- Nr. 85, Verkehrs- und Baulärm: Ergänzungen zu den Erleichterungsanträgen
- Nr. 87, KofU: Überarbeitung und erneute Einreichung des Ausführungsprojekts aufgrund der Anträge mindestens in den Bereichen Bodenschutz, Grundwasser, Lärmschutz, Landschaftsschutz und Naturschutz
- Nr. 88, KofU: Einsetzung einer Begleitgruppe für die Überarbeitung und die weiteren Projektschritte, enge Zusammenarbeit mit den kantonalen Fachstellen

Neben den Umweltfachstellen hat auch die Kantonspolizei zwei Anträge betreffend Anpassung des Bauprojekts gestellt. Das Tiefbauamt beantragte 25 sichernde Massnahmen, die in der weiteren Projektentwicklung berücksichtigt werden sollen.

Zu Frage 6:

Aufgrund der Zuständigkeit des Bundes (vgl. Beantwortung der Frage 2) ist es dem Regierungsrat nicht möglich, Aussagen zum Realisierungszeitpunkt des Projekts zu machen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**